

Caterham Journal 7



In dieser Ausgabe: Telegram-/Facebook-News | News and Events
Taffia Fish & Chips Run | Kommt mir spanisch vor | In der Fabrik | Ja Ja, hier im Süden ist eh nix los
Aus dem Leben eines Möchte-Gern-Schraubers | Der 90. Geburtstag auf der Burg Flammersheim

No. 52
10/2024



IVANTOSCANELLI
automotive photography



ACHTUNG NEUE ADRESSE: NÜRBURGRING BOULEVARD



CATERHAM BRAND STORE
Jetzt NEU im RING BOULEVARD
NÜRBURGRING



Verabreden Sie ihren persönlichen
Beratungs und Testfahrt Termin



Konfigurieren Sie mit uns Ihren
CATERHAM live am Bildschirm

CATERHAM
Sportfahrzeuge • Verkauf • Service • Motorsport-Event
ring°boulevard • NÜRBURGRING • 53520 Nürburg

Tel.: +49 175 5644 011
info@caterham.de
www.caterham.de

CATERHAM
NÜRBURGRING

Impressum:

Herausgeber, Layout und Design / Publisher, layout and design
Redaktion / Editorial office:
Andreas Seydell, Grüner Weg 1, DE 55288 Armsheim im Auftrag des
CATERHAM CAR CLUB e.V.
Lektor / Proofreading: Michael Fromm
Anzeigen bitte an / Please send advertising to:
info@caterhamcar.club

Für den Inhalt und das Copyright der Anzeigen sind allein die An-
zeigenkunden verantwortlich / The advertisers are solely responsible
for the content and copyright of the advertisements.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben die Meinung des jewei-
ligen Autors und nicht immer die Meinung der Redaktion wieder.
Contributions marked by name reflect the opinion of the respective
author and not always the opinion of the editors.

Erscheinungsweise 1/4-jährlich / Frequency: 1/4 yearly

Redaktionsschluss für die Ausgabe / Editorial deadline for the issue
No. 53 - Januar 2025: 10. Dezember 2024

Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag des Caterham Car Club e.V.
enthalten / The purchase price is included in the Caterham Car Club
e.V. membership fee.

Auflage / Circulation: 300 Exemplare

Weitere Fotos / Additional photos:

Mitglieder des Caterham Car Club, Caterham Deutschland, Caterham
Cars, Archiv u.a. / Members of the Caterham Car Club,
Caterham Germany, Caterham Cars, archive and others.

© 2024 Herausgeber / Publisher

Alle Rechte vorbehalten. Jegliche Texte, Bilder und Illustrationen,
sowie Inhalt und Struktur dieser Zeitschrift unterliegen dem Schutz
des Urheberrechts und anderen Gesetzen zum Schutz des geistigen
Eigentums. Ihre Kopie, Veränderung, gewerbliche Nutzung, Ver-
wendung in anderen Medien oder die Weitergabe an Dritte ist nicht
gestattet bzw. bedarf der vorherigen wie ausdrücklichen Genehmi-
gung durch den Herausgeber.

Die Verwendung von geschützten Markennamen, Handelsnamen,
Gebrauchsmustern und Markenlogos in dieser Zeitschrift stellt keine
Urheberrechtverletzung dar, sondern dient als illustrativer Hinweis.
Auch wenn diese an den jeweiligen Stellen nicht als solche gekenn-
zeichnet sind, gelten die entsprechenden gesetzlichen Bestimmun-
gen.

Die verwendeten Markennamen und -logos sind Eigentum der Her-
steller und unterliegen deren Copyrightbestimmungen.

All rights reserved. All texts, images and illustrations, as well as the
content and structure of this journal are protected by copyright and
other laws protecting intellectual property. Their copying, alteration,
commercial use, use in other media or transfer to third parties is not
permitted or requires the prior or express permission of the publi-
sher.

The use of protected brand names, trade names, utility models and
brand logos in this journal does not constitute an infringement of
copyright, but serves as an illustrative reference. Even if these are
not marked as such in the respective places, the corresponding legal
regulations apply.

The brand names and logos used are the property of the manufactu-
rers and are subject to their copyright regulations.

Inhalt:

Telegram-/Facebook-News - nicht nur Sonntagmorgens	4
Andy's Blog.....	6
Das Seven - Tagebuch.....	6
News and Events.....	8
Taffia Fish & Chip Run 16. bis 18. Mai 2025.....	8
Frühlingstreffen/Spring Meeting 2025.....	8
Oldtimer Grand Prix 2025.....	8
Meet Your Maker 2025.....	9
Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder.....	9
Taffia Fish & Chips Run 2024.....	10
Kommt mir spanisch vor.....	14
In der Fabrik.....	20
„Ja Ja, hier im Süden ist eh nix los“.....	28
Aus dem Leben eines Möchte-Gern-Schraubers.....	30
Der 90. Geburtstag auf der Burg Flammersheim	36
Veranstaltungskalender 2024/2025.....	38



Front Cover:

Nordschleife
Anton Zweifel von racetracker



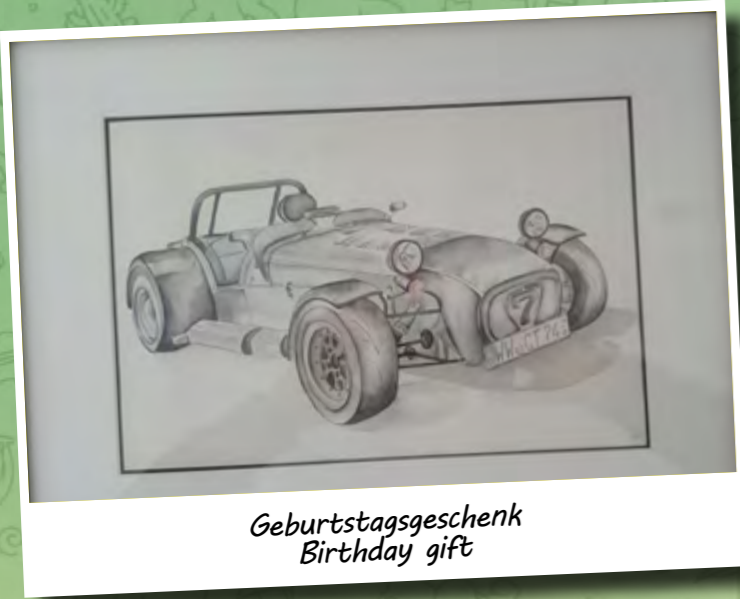
Rear Cover:

Nochmal: Nordschleife
Anton Zweifel von racetracker

Der Caterham Car Club e.V. unterstützt die



Stiftung
für schwerstkranke Kinder



Geburtstagsgeschenk
Birthday gift



Neuer Caterham
New Caterham



Älterer Caterham
Older Caterham



Tannenbaumklipp verschließt Loch
Fir tree clip closes hole



Das gehört zusammen
It belongs together



Rather at Hockenheim
than retirement home

Andy's Blog

Ein Magazin nur für Caterhamfahrer?
Nicht nur für Caterhamfahrer - auch Lotus
7-Fahrer dürfen hier mitlesen ... :-)



Mitglieder kommen und gehen,
Caterhams werden verkauft und ge-
kauft.

Schön ist es dann, wenn neben
dem Wagen auf die Mitgliedschaft
gleich „mitgereicht“ wird.

Das freut uns natürlich.

Wenn man aber geht und dann
noch die Medien der Club nutzen will,
verstehen wir das nicht. Gäste ja, aber
aus dem Verein austreten und dann
noch im Forum posten ... no!!!

Die nationalen Feste nehmen ab,
kein Klassik-Treffen mehr in Düsseldorf
- als Nachfolge von Schloß Dyck ist es
wohl kläglich gescheitert.

Es ist ja auch ein riesiger Aufwand
und wenn man sich ansieht, was kleines
Dorffest für Auflagen erfüllen muss,
braucht man sich nicht wundern, wenn
entweder Eintritt verlangt wird oder die
Veranstalter einfach aufgeben.

Schön ist es dann, wenn die interna-
tionalen Veranstaltungen noch nicht da-
runter leiden. Hier sind dann aber auch
professionelle Veranstalter oder große
Vereine am Werk.

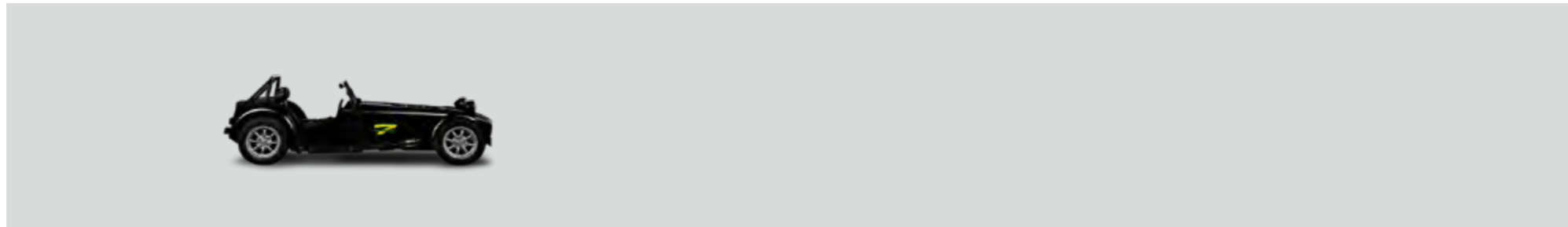
Oder man macht halt ein privates
Treffen zu einem Event. So klappt es
dann auch Gott sein Dank bei uns.

Wir haben gebucht - die Factory-
Tour. Zwar erst 2025, aber als geschlos-
sene Gruppe als Highlight unserer Meet
Your Maker-Tour.

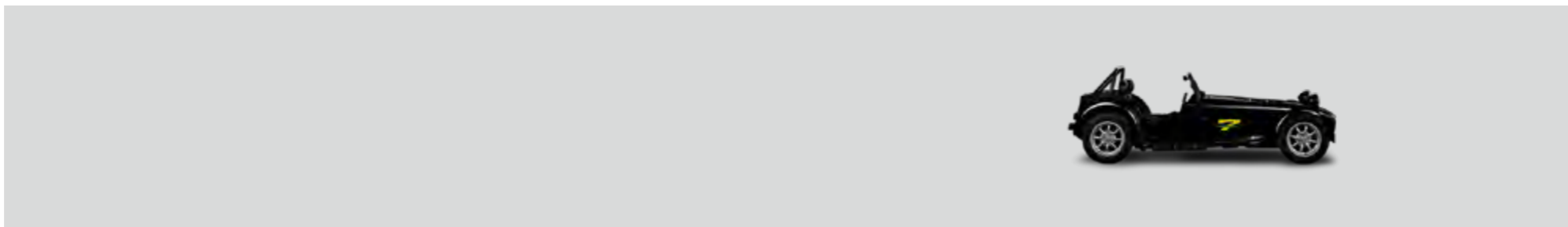
Das Seven - Tagebuch

Von Martin Stather

Es ist Samstag und mal wieder so weit. Seit gestern ist Jim Clark Revival auf dem Hockenheimring und heute will ich, wie beinahe jedes Jahr, mal rüberfahren und mir einen Tag die brüllenden Motoren um die Ohren wehen lassen. Zum Glück habe ich es nicht weit, in einer knappen halben Stunde bin ich da. Ich entere den Seven um 9:30 h und bei schönem Wetter bin ich bald in Hockenheim angekommen. Allerdings noch nicht am Ring, davor hat der Herrgott nämlich eine lange Schlange von anderen Autos gestellt. Zum Glück stehen da nicht nur langweilige Tin Tops sondern auch andere automobile Schätzchen, die man gerne aus der Nähe betrachtet. Ich stehe hinter einem alten TVR, der mit zwei Mädels besetzt ist. Nach etwa 20 Minuten, in denen sich die Schlange nicht ganz im Schrittempo weiterbewegt, wird die Beifahrerin nervös, steigt aus, um-



rundet den Seven und wir haben die Gelegenheit für ein kleines Schwätzchen. Grund ihrer Nervosität ist, dass sie Teilnehmer beim nächsten Rennen sind, aber keine Chance sehen, an der Schlange vorbei zu kommen. Auch die Nachfrage bei zwei lustlosen Streckenposten bringt sie nicht weiter. Also weiter abwarten. Wir tauschen Baujahr, Leistungsdaten und sonstiges Wissenswerte über unsere Autos aus und sie darf auch mal kurz Platz im Seven nehmen. Als ich sie auf die Handbremse aufmerksam mache und dass man seiner Beifahrerin um selbige zu betätigen zwischen die Beine greifen muss, ist ein Heiterkeitsausbruch die Folge. Sie sieht mich zweifelnd an und fordert mich auf, ihr das zu demonstrieren. „War ja gar nicht so schlimm“ grinst sie dann und wir verabschieden uns, weil es weiter vorne nun doch noch weiter geht.



Nach einer guten Stunde haben wir es dann geschafft, die Mädels kommen gerade noch rechtzeitig und ich stelle den Seven auf dem dafür vorgesehenen Parkplatz mit den anderen Seven ab. Ein Shuttlebus bringt mich, da das Gelände doch sehr weitläufig ist und die Temperaturen inzwischen dringend eine Mütze und deutlich weniger Kleidung erforderlich machen, zum Schauplatz des Geschehens. Aber bevor ich die Tribüne besteige und den verheißungsvollen Lärm näher in Augenschein nehme, gönne ich mir erstmal eine doppelt lange Bratwurst und ein Getränk, schließlich ist es bereits Mittag. Das Beste an diesem Fressstand: ständig werden Rennwagen vorbeigeschoben oder fahren im Schrittempo Richtung Fahrerlager und man steht direkt daneben. Auch für die Fahrer hat dies Vorteile. Einer hält an und fragt mich, ob ich wohl so nett sei und ihm eine ebenso schöne Wurst besorge wie die, in die ich gerade hineinbeiße? Na klar und er wird natürlich mit Vorrang bedient. Mampfend fährt er weiter. So was passiert einem wirklich nur hier. Einfach herrlich.

(to be continued)

Dear Diary

It's Saturday and it's that time again. The Jim Clark Revival at the Hockenheimring started yesterday and today, like almost every year, I want to drive over and let the roaring engines blow around my ears for a day. Luckily I'm not far away, I can be there in less than half an hour. I board the Seven at 9.30am and soon arrive at Hockenheim in fine weather. But not yet at the Ring, because the Lord has put a long queue of other cars in front of it. Fortunately, there are not only boring tin tops but also other automotive treasures that you like to see up close. I'm standing behind an old TVR, which is occupied by two girls. After about 20 minutes, during which the queue doesn't quite move at walking pace, the

passenger gets nervous, gets out, circles the Seven and we have the opportunity for a little chat. The reason for their nervousness is that they are taking part in the next race but don't see any chance of getting past the queue. Even asking two listless marshals doesn't get them any further. So they continue to wait. We exchange year of manufacture, performance data and other interesting facts about our cars and she is allowed to take a seat in the Seven. When I draw her attention to the handbrake and the fact that you have to reach between your passenger's legs to operate it, she bursts out laughing. She looks at me doubtfully and asks me to demonstrate this to her. 'It wasn't so bad,' she grins and we say goodbye, becau-

se there's still further to go.

After a good hour we make it, the girls arrive just in time and I park the Seven in the designated car park with the other Sevens. A shuttle bus takes me to the venue, as the grounds are very large and the temperatures now require a hat and a lot less clothing. But before I climb the stands to check out the promising sounds, I treat myself to a double bratwurst and a drink - it's lunchtime. The best thing about this stand is that you are right next to the racing cars, which are constantly being pushed past or driving towards the paddock at a walking pace. This is also good for the drivers. One of them stops and asks me if I'd be kind enough to get him a sausage as nice as the one I'm biting into. Sure, and of course he gets priority. Munching away, he drives on. It really only happens here. Simply wonderful.

(to be continued)

Andy's Blog

A magazine just for Caterham drivers? Not
only for Caterham drivers - Lotus 7 drivers
may also read here ... :-)



*Members come and go, cater-
hams are bought and sold.*

*It's great when the membership
is „handed over“ with the car.*

That makes us happy, of course.

*But when you leave and the
club's media want to tear you
to pieces, we don't understand.
Guests yes, but leaving the club
and then posting in the forum ...
no!!!*

*The national festivals are on
their way out, no more classical
meeting in Düsseldorf - as a suc-
cessor to Schloss Dyck it probably
failed miserably.*

*It's also a lot of work, and if you
look at the conditions a small village
festival has to meet, you shouldn't
be surprised if either admission is
charged or the organisers simply
give up.*

*It's nice when international
events don't suffer. But these are
professional organisers or big
clubs.*

*Or you simply turn a private
meeting into an event. That's how
it works for us, thank God.*

*We booked it - the factory tour.
Not until 2025, but as a closed
group, as the highlight of our Meet
Your Maker tour.*

News and Events

Taffia Fish & Chip Run 16. bis 18. Mai

Der Termin für den nächsten Taffia Fish & Chips Run steht. Fahren wir vorher noch zu ein paar englischen Lieferanten oder doch lieber hinterher? Im Forum wird diskutiert und informiert.

The date for the next Taffia Fish & Chips Run has been set. Should we visit some English suppliers before or after? The forum is full of discussion and information.



Frühlingstreffen/Spring Meeting

12. bis 15. Juni ist das Wochenende zwischen Pfingsten und Fronleichnam. Diesmal sind wir im Waldhotel Machtemesmühle, im Eifelkreis Bitburg-Prüm in Rheinland-Pfalz, dicht an der Grenze zu Luxemburg. Nicht nur, dass wir in Luxemburg preiswert tanken können, auch viele Oldtimer-Rallyes finden dort regelmäßig statt. Somit dürften den Ausfahrten eine gewisse Brilliance nicht fehlen.

12-15 June is the weekend between Whitsun and Corpus Christi. This time we are staying at the Waldhotel Machtemesmühle in the Eifel district of Bitburg-Prüm in Rhineland-Palatinate, close to the border with Luxembourg. Not only can we refuel cheaply in Luxembourg, but many classic car rallies take place there regularly. So the trips should not lack a certain glamour.



Oldtimer Grand Prix



Zelten, Hotel, Heimschläfer, alles ist machbar beim Oldtimer Grand Prix. Wenn alles klappt, sind wir wieder auf unserem Parkplatz. Die Ersten reisen am Donnerstag an, Zelte und Grill bereit

Camping, hotels, staying at home, everything is possible at the Oldtimer Grand Prix. If all goes well, we'll be back in our car park. The first people arrive on Thursday, tents and



stellen. Geduscht wird im Fahrerlager, Eintrittskarten für den Zugang erhalten wir zum Vorzugspreis. Die Zufahrt ist auch mit Womos nur mit Seven im Anhang möglich, reines Übernachten ohne Seven ist nicht gewünscht. In unserem Wocheend-Ticket ist nur der Platz enthalten, das Grillen wird über Spenden finanziert.

barbecues ready. We take a shower in the paddock and get tickets at a special price. Admission is only available to campers with a Seven attached, and overnight stays without a Seven are not permitted. Our weekend ticket only includes the pitch, the barbecue is funded by donations.



Meet Your Maker 2025

Der Event beginnt am Donnerstag, den 04.09. und endet am Wochenende des Goodwood Revival am Sonntag, den 14.09.2025, dazwischen ist das Ziel Land's End und viele weite Sehenswürdigkeiten auf dieser Strecke. Natürlich werden wir auch an bekannten Einkaufsstellen für unser Zubehör vorbei kommen. Am Freitag ist die Werksbesichtigung in Dartford X gebucht, die Teilnehmerzahl ist begrenzt. Auch hier kann man Ersatzteile einladen, jedoch nur als Pickup-Service, d.h. Vorabbestellung und -bezahlung.

The event starts on Thursday 4th of September and finishes on the weekend of the Goodwood Revival on Sunday 14th of September 2025, with Land's End and many other attractions along the route in between. Of course, we will also be passing some well-known shopping centres for our accessories. The factory tour at Dartford X is booked for Friday and places are limited. Spare parts can also be loaded here, but only as a pick-up service, i.e. ordered and paid for in advance.



Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder
We welcome our new members



Johannes Deyerling - Pliening
Franz Gnadler - Wartenberg
Kenneth Pedersen - München
Adrian Baur - Mannheim
Maciej Mroczek - Hessisch Lichtenau

Wir freuen uns immer, etwas von den neuen Mitgliedern zu erfahren: Erzähle uns ein wenig über Dich, wann Du zuerst den Seven kennen gelernt hast oder welche Erfahrungen Du mit dem Seven gemacht hast - oder ob Du auch ohne den Seven leben kannst?

We are always happy to hear from the new members: Tell us a little about yourself, when you first met the Seven or what experiences you had with the Seven - or if you can live without the Seven?

CR-Modelltechnik

Carbon- und Glasfaserteile für Deinen Caterham - handgemacht in Deutschland, seit über 30 Jahren!

Volltüren für Caterham S3 und den SV/CSR, die durch Abnehmen der rahmenlosen Seitenscheiben zu **klappbaren Halbtüren** werden.
Preis pro Paar (S3): € 1190,-
Preis pro Paar SV/CSR: € 1250,-

Carbonkotflügel für Caterham (Standardbreite/300mm)
Paar: € 690,-

Caterham Carbonnasen:
S3: € 595,-
SV: € 714,-

Alle Teile können auch bei uns montiert werden!

Viele weitere Angebote und Infos finden Sie auf unserer Homepage unter:

www.cr-modelltechnik.de

CR-Modelltechnik
Christof Rothe
Bahnhofstraße 5
35759 Driedorf / Roth

Tel.: 02775 / 5788610
E-Mail:
c.r@cr-modelltechnik.de



Carbon Mittelkonsole für Caterham mit beflacktem Ablagefach: € 260,-



Carbon Mittelkonsole für Caterham (universal): € 198,-



Caterham Carbon Gehäuse für Nebel- und Rückfahrcheinwerfer: € 98,- pro Stück



Taffia Fish & Chips Run

mit Abstecher zu Meteor Motorsport

Story und Fotos von Waldemar

with a side trip to Meteor Motorsport

Meine Reise begann mit dem Wunsch, ein neues Fahrwerk für meinen Caterham zu erwerben. Während meines letzten Englandtrips im Jahr 2023 hatte ich das Vergnügen, Simon Rogers von Meteor Motorsport zu treffen, der auf dem 50th Anniversary Festival im Donington Park einen Stand hatte. Das Konzept der Dämpfer sprach mich sofort an, und wir tauschten unsere Kontaktdaten aus. Da ich das komplette Setup von Meteor haben wollte, war der Versand keine Option. Doch nur für den reiner Fahrwerkeinbau nach Wales zu fahren erschien mir auch nicht ideal. Inspiriert von zahlreichen

YouTube-Videos wollte ich schon immer am Taffia Fish & Chips Run teilnehmen, der jährlich vom englischen Club organisiert wird. Als der Termin für den Run bekannt gegeben wurde, sprach ich mit Simon und vereinbarte einen Termin in seiner Werkstatt. Schnell wurde ich Mitglied im englischen Club und registrierte mich für die Veranstaltung. Die Vorfreude auf meinen Roadtrip war groß!

Am 13. Mai war es dann endlich soweit: Mein Caterham wurde auf den Trailer verzurrt, und ich machte mich im Dauerregen auf den Weg nach Calais. Der Wetterbericht war katastrophal – für die gesamte Woche war Regen angesagt. Da ich ohne Dach und nur mit Aeroscreen

Der Wetterbericht war katastrophal – für die gesamte Woche war Regen angesagt.

unterwegs war, trübte das meine Laune etwas. Am nächsten Morgen stand ich früh auf, um meinen Wagen abzuladen, denn die Fähre nach Dover legte um 7:30 Uhr ab. Die Fahrt dorthin war von leichtem Nieselregen begleitet, und die Fährfahrt war grau und wolkenverhangen.

Mein erstes Ziel war Brighton. Auf halber Strecke dorthin verschwanden die Wolken, und ich erblickte blauen Himmel und Sonnenschein. Nach einer Stärkung und einem Stadtbummel ging es weiter zu Jill und Tristan von Softbits, bevor ich in einem wunderschönen B&B in der Nähe von Chepstow übernachtete.

Am nächsten Morgen war ich aufgeregt, denn heute sollte ich mein neues Fahrwerk bekommen. Ein kurzer Blick aus dem Fenster zeigte mir Sonne! Der Wetterbericht

My journey began with the desire to buy a new chassis for my Caterham. On my last trip to England in 2023, I had the pleasure of meeting Simon Rogers from Meteor Motorsport, who had a stand at the 50th Anniversary Festival at Donington Park. I immediately liked the concept of the dampers and we exchanged contact details. As I wanted the complete Meteor set-up, shipping was out of the question. Travelling to Wales just to have the suspension fitted didn't seem ideal either.

Inspired by numerous YouTube videos, I had always wanted to take part in the annual Taffia Fish & Chips Run organised by the English club. When the date for the run was announced, I spoke to Simon

The weather forecast was disastrous - rain was predicted for the whole week.

and made an appointment at his workshop. I quickly became a member of the English Club and registered for the event. I was really looking forward to my run!

Finally, on 13 May, my Caterham was strapped to the trailer and I set off for Calais in the pouring rain. The weather forecast was disastrous - rain was predicted for the whole week. As I was travelling with no roof and only an aeroscreen, my spirits were somewhat dampened. I got up early the next morning to unload my car as the ferry to Dover left at 7.30am. There was a light drizzle on the journey and the ferry was grey and overcast.

My first destination was Brighton. Halfway there, the clouds lifted and I was greeted by blue skies and sunshine. After some refreshments and a stroll around the town, I met up with Jill and Tristan from Softbits before spending the night in a lovely B&B near Chepstow.

The next morning I was excited as I was due to receive my new chassis today. A quick glance out the window showed me sunshine! The weather forecast was for rain and I took my helmet with me just in case. I spent the day at Meteor, the installation and set-up took until the





sagt Regen voraus und ich nehme sicherheitshalber meinen Helm mit. Den Tag verbrachte ich bei Meteor,

das traditionelle BBQ des englischen Clubs statt. Bei Burgern und Würstchen wurde gefachsimpelt



Einbau und Abstimmung dauerten bis zum Nachmittag und dann konnte ich meine erste kurze Testfahrt absolvieren – und das Ergebnis war überwältigend! Durch das neue Fahrwerk inklusive dem Setup fühlte sich mein alter R300 wie ein komplett neues Auto an. Auf der Rückfahrt beginnt es stark zu regnen, und ich komme völlig durchnässt, aber glücklich in meinem Bed & Breakfast an. Das sollte meine letzte Begegnung mit dem Regen sein, denn fortan blieb es trocken, und der Wetterbericht hatte Unrecht – die kommenden Tage waren trocken und sonnig.

Die nächsten zwei Tage nutzte ich, um die atemberaubenden Landstraßen von Wales unsicher zu machen. Ich gewöhnte mich schnell an das neue Fahrwerk und genoss jede Kurve. Am Freitagabend fand

und die unterschiedlichen Caterham-Modelle bewundert.

Der Samstag war dem mit Spannung erwarteten Fish & Chips



Run gewidmet. Die Einweisung findet um „half past nine“ statt wurde mir gesagt und wie ich jetzt gelernt habe heißt das nicht halb neun. Also war ich einer der ersten am Treffpunkt. Die Veranstaltung war auf 300 Caterham begrenzt und komplett ausgebucht. Die Atmosphäre war großartig: Aus allen Himmelsrichtungen trafen die Teilnehmer ein, und der Schotterparkplatz sowie die angrenzende Wiese füllten sich schnell. Zum Frühstück gab es Speckbrötchen und Tee, um uns bei der morgendlichen Kälte aufzuwärmen. Es war beeindruckend, so viele Caterham-Modelle zu sehen – eine tolle Gelegenheit um sich Inspirationen zu holen und sich auszutauschen.

Nach einer kurzen Besprechung fiel der Startschuss. In Gruppen von fünf Fahrzeugen machten wir uns auf die Strecke, um größere Staus zu vermeiden. Die Route führte uns von Chepstow über Usk, Abergavenny und Brecon bis zur Epynt-Bergkette nach Aberdovey – einmal quer durch Wales. Der Streckenverlauf war einfach unglaublich, gespickt mit Highlights wie kleinen Dörfern, malerischen Städten, schmalen Landstraßen und kurvenreichen Bergpässen. Die Hinfahrt absolvierte ich bis auf einen Tankstopp am Stück und hatte jede Menge Spaß. In Aberdovey angekommen, ging es direkt zum berühmten Fish & Chips Shop, der bereits auf uns eingestellt war. Das war der perfekte Abschluss eines unvergesslichen Roadtrips. Mit vollem Magen und einem breiten Grinsen fiel ich abends in mein Bett, und trat am nächsten Morgen die Heimfahrt an.

afternoon and then I was able to do my first short test ride - and the result was overwhelming! The new suspension and set-up made my old R300 feel like a completely new car. On the way back it started to rain heavily and I arrived at my B&B completely soaked but happy. That was to be my last encounter with rain as it stayed dry from then on and the weather forecast was wrong - the next few days were dry and sunny.

I used the next two days to explore the stunning country roads of Wales. I quickly got used to the new chassis and enjoyed every turn. Friday evening was the traditional English Club BBQ. Over burgers and sausages we talked shop and admired the various Caterham models.

Saturday was dedicated to the eagerly awaited Fish & Chips Run. I was told that the briefing would take place at „half past nine“ and, as I now know, that doesn't mean half past eight. So I was one of the first to arrive at the meeting point. The event was limited to 300 Caterhams and was fully booked. The atmosphere was great, with people arriving from all directions and the gravel car park and adjacent meadow filling up quickly. We had bacon rolls and tea for breakfast to warm us up in the cold morning. It was impressive to see so many Caterham models - a great opportunity to be inspired and share ideas.

After a short briefing, the



starting gun was fired. We set off in groups of five to avoid any major traffic jams. The route took us from Chepstow via Usk, Abergavenny and Brecon to the Epynt Mountains in Aberdovey - right across Wales. The route was nothing short of incredible, with highlights including small villages, picturesque towns, narrow country lanes and winding mountain passes. Apart from one refuelling stop, I completed the journey in one go and had a great time. Arriving in Aberdovey, we went straight to the famous fish and chip shop, which had been set up for us. It was the perfect end to an unforgettable journey. With a full stomach and a big grin on my face, I fell into bed that night and started the journey home the next morning.



Kommt mir spanisch vor

Seems Spanish to me

Story vom Editor

Die Automóviles Hispano-Alemán SA und ihr Seven S 4

Automóviles Hispano-Alemán SA and its Seven S 4

Wir schreiben das Jahr 1970. In Spanien regiert immer noch der Caudillo Francisco Franco mit eiserner Hand und der Garotte, die allen Systemgegnern des faschistischen Diktators droht. Spaniens Automobilindustrie gestaltet sich überschaubar, außer Seat (eine Kooperation mit Fiat) ist nicht viel los.

Der neu gestaltete Lotus Seven S 4 ist gerade in Produktion gegangen und verkauft sich zwar nicht schlecht, aber auch höchstens halb so gut wie erwartet. Noch drei Jahre, Colin Chapman zieht den Seven-Stöpsel und verkauft die Produktionsrechte mit samt restlichen Ersatzteilen an Graham Nearn in Caterham.

Da kommt eine Anfrage aus Spanien gerade recht. Ben Heydrich, der Chef der Madrider BMW-Vertretung in Spanien, fragt an, ob er S 4-Karosserien in Lizenz fertigen dürfe, um einen spanischen S 4 in Spanien anbieten zu können (Dennis Ortenburger schreibt in seinem Buch „Lotus Seven & the Independents“ fälschlich, Heydrich habe diesen Deal 1974 mit Caterham Cars getätigt).

Aber Moment mal, wer war eigentlich dieser Senor Heydrich?

Der gebürtige Deutsche (1935 - 2008) war zunächst Kampfpilot im Indochinakrieg, später Kunstflugpilot, Rennfahrer, Geschäftsmann und vor allem Unternehmer, mit einem sehr aktiven sozialen Leben. Aufgrund seines Hintergrunds als Flugzeugpilot und seiner deutschen Staatsangehörigkeit wurde Heydrich in spanischen Sportkreisen bald unter dem Spitznamen „Roter Baron“ bekannt.

Anfang der 1960er Jahre kam Werner Bernhard Heydrich aus Kanada, wo er in der US Air Force gedient hatte, nach Spanien.

Heydrich war davon über-

zeugt, dass das amerikanische Militär, das auf den spanischen Stützpunkten stationiert war, andere und luxuriösere Autos brauchte als die, die der spanische Markt anbot, eine Nachfrage, der sich bald auch Diplomaten und ausländische Staatsbürger anschlossen.

Er ließ sich zunächst in Sara-

gossa und später in Madrid mit der Firma International Motors nieder und vertrat internationale Firmen wie Alfa Romeo, Porsche, BMW, Lotus und Lamborghini zu einer Zeit, als Autoimporte sehr rar waren.

Zusammen mit seiner Frau Werner Bernhard gründete Heydrich 1969 die Firma Hispano

The year is 1970 and Spain is still ruled by Caudillo Francisco Franco with an iron hand and a garrote that threatens all opponents of the fascist dictator's system. Spain's car industry is not much to speak of, apart from Seat (a collaboration with Fiat) there is not much going on.

The redesigned Lotus Seven

S 4 has just gone into production, and although it is not selling badly, it is only selling half as well as expected. Three years later Colin Chapman pulls the plug on the Seven and sells the production rights together with the remaining spare parts to Graham Nearn at Caterham.

An enquiry from Spain came

at just the right time. Ben Heydrich, head of BMW's Spanish agency in Madrid, asked if he could produce S4 bodies under licence to offer a Spanish S4 in Spain (Dennis Ortenburger in his book „Lotus Seven & the Independents“ incorrectly states that Heydrich made this deal with Caterham Cars in 1974).

But wait a minute, who was this Senor Heydrich anyway?

Born in Germany (1935 - 2008), he was first a fighter pilot in the Indochina War, later an aerobatic pilot, racing driver, businessman and, above all, an entrepreneur with a very active social life. Because of his background as a pilot and his German nationality, Heydrich soon became known in Spanish sporting circles as the „Red Baron“.

In the early 1960s, Werner Bernhard Heydrich came to Spain from Canada, where he had served in the US Air Force.

Heydrich was convinced that the American military stationed at Spanish bases needed different and more luxurious cars than those offered by the Spanish market, a demand that was soon joined by diplomats and expatriates.

He set up International Motors, first in Zaragoza and later in Madrid, representing international companies such as Alfa Romeo, Porsche, BMW, Lotus and Lamborghini at a time when car imports were very rare.

In 1969, together with his wife Werner Bernhardt, Heydrich founded Hispano Alemán, one of the pioneers of sports car construction in Francoist Spain in the 1970s. His passion was motor racing, and in 1968 he won two Spanish championships with the Porsche 906, a 2.0-litre two-seater with Weber twin carburettors and 210 bhp/615 kg.



Aufgrund seines Hintergrunds als Flugzeugpilot und seiner deutschen Staatsangehörigkeit wurde Heydrich in spanischen Sportkreisen bald unter dem Spitznamen „Roter Baron“ bekannt.

Because of his background as a pilot and his German nationality, Heydrich soon became known in Spanish sporting circles as the „Red Baron“.

MODERN TECHNOLOGY CLASSIC LOOK



Upgrade the performance of your Caterham lights with our high quality, long lasting front & rear LED lights

- Super Bright OSRAM LED's
- Retains the Classic look
- Easy Installation
- British Design, British Made

[WWW.JUSTADDLIGHTNESS.CO.UK](http://www.justaddlightness.co.uk)

**JUST ADD
LIGHTNESS**

The original specialist designer and manufacturer of the Half Hood and fabric accessories for Caterhams.



Storm Cap



Boot Bag

Contact us for - Tonneau covers
Tunnel bags - Boot covers
Tool Bags - and more....



Draft reducer



Alemán, die in den 1970er Jahren zu den Pionieren des Sportwagenbaus im franquistischen Spanien gehörte. Seine Leidenschaft galt dem Motorsport und er gewann 1968 u.a. zwei spanische Meisterschaften mit dem Porsche 906, einem Zweisitzer mit 2.0 Liter, Weber-Doppelvergaser, mit 210 PS/615 kg.

Er hat in den 1970er Jahren in Spanien Dinge erreicht, die damals beinahe unmöglich erschienen. Zum Beispiel die Gründung einer neuen Automarke, nämlich der Automóviles Hispano-Alemán. Unter diesem Dach wurden Repliken hergestellt; ein „328“, Replik eines BMW 328 sowie der „Castilla“, Replik des Lotus Europa. Die Firma diente aber auch dazu, auf Basis eines VW-Porsche 914/6 wiederum ein Auto, diesmal mit eigener Karosserie (von Frua) zu fertigen, den „Vizcaya“. Davon entstand allerdings nur ein Prototyp. Der Vizcaya wurde auf dem Genfer Automobilsalon 1971 offiziell vorgestellt, und Porsche gab sogar einen Großauftrag dafür auf, aber rechtliche Probleme verhinderten, dass der Vizcaya in Serie produziert wurde.

Das Schwierigste war, vom Staat überhaupt die Erlaubnis zur Herstellung von Autos zu bekommen. Und natürlich war es auch nicht leicht, einen Vertrag mit Lotus abzuschließen. Sodann musste man Seat überzeugen, Hispano-Alemán die Mechanik zu verkaufen. Die Herstellung des Fahrgestells, der Karosserie und der Endmontage, obwohl sehr schwierig, erwies sich am Ende

In the 1970s, he achieved things in Spain that seemed almost impossible at the time. For example, the creation of a new car brand, Automóviles Hispano-Alemán. Under this umbrella, replicas were produced; a „328“, a replica of a BMW 328, and the „Castilla“, a replica of the Lotus Europa. Another car based on a VW-Porsche 914/6, this time with its own body (by Frua), the „Vizcaya“, was also produced. However, only one prototype was built. The Vizcaya was officially unveiled at the 1971 Geneva Motor Show, and Porsche even placed a large order, but legal problems prevented the Vizcaya from going into production.

The most difficult thing was to get permission from the state to build cars at all. And, of course, getting a deal done with Lotus was no easy task. Then Seat had to be persuaded to sell the mechanics to Hispano-Alemán. The production of the chassis, bodywork and final assembly, although very difficult, turned out to be the easiest part. The advantage was that in the early 1970s there was no other car in Spain like this.

The car was sold under the name „Mallorca“. It was shown alongside the „Castilla“ at the 1972 Barcelona Motor Show. The Mallorca and Castilla models had the approval of Lotus boss Colin Chapman, but despite the aesthetic similarities, the mechanical differences in terms of chassis and engines were obvious.

Those who bought this very, very expensive car didn't buy it



Soft Bits for Sevens
Innovate and refine

For latest designs and refinements
visit www.softbitsshop.co.uk





als der einfachste Teil. Der Vorteil: Anfang der 70er Jahre gab es in Spanien kein anderes Auto, das diesem ähnlich war.

Der Wagen wurde unter dem Namen „Mallorca“ verkauft. Vorgestellt wurde er, gemeinsam mit dem „Castilla“, auf dem Automobilsalon in Barcelona 1972. Die Modelle Mallorca und Castilla hatten zwar die Zustimmung von Lotus-Chef Colin Chapman, aber trotz der ästhetischen Ähnlichkeiten waren die mechanischen Unterschiede in Bezug auf Fahrwerk und Motoren offensichtlich.

Diejenigen, die dieses damals sehr, sehr teure Auto gekauft haben, haben es nicht wegen seiner Leistung gekauft, oder zumindest nicht nur wegen seiner Leistung. Sie taten es, um Aufmerksamkeit zu erregen oder als Symbol des Reichtums, denn auf dem spanischen Markt gab es kein Auto, das so auffällig war wie dieses, nicht einmal die Alpine und der Seat 124 Sport kamen ihm nahe.

Nebenbei: der „Mallorca“ ist nicht der einzige Nachbau des Lotus Super Seven „Made in Spain“, denn mit der Marke „Garbi“ und Motorradmotoren wurden später weitere Exemplare, die allerdings, wie üblich, den S 3 zum Vorbild nahmen, gebaut.

Das Fahrgestell des Hispano-Alemán Mallorca war fast eine exakte Replik, obwohl die Starrachse des Seat 124 und 1430 verwendet wurde. Anfänglich wurde der Motor des 1430 eingebaut, ein Vierzylinder mit 1.438 cm³, seitlicher Nockenwelle und Zweifach-

vergaser, der 76 PS bei 5.400 U/min leistete. Die Karosserie wurde nur leicht geändert – die Hutze auf der Motorhaube musste vergrößert werden, damit der Seat Motor darunter passte. Geänderte Rücklichter und optionale Stoßstangen vorn und hinten gehörten zum Gesamtpaket. Das Gesamtgewicht betrug 600 kg. Die Verwendung des Lotus-Emblems kam natürlich nicht in Frage, daher gestaltete Heydrich aufgrund seiner Rennverbindung zu Porsche und dem Sitz seiner Firma ein Emblem, das sich aus dem Stadtwappen Madrids und dem Porschewappen zusammensetzte.

Der Hispano-Deutsche Mallorca war ein schnelles und effizientes Auto - in guten Händen. In langsamen Gegenden musste man den hinteren Antriebsstrang im Auge behalten. In schnellen Gegenden machte die steife Federung das Verhalten des Wagens unberechenbar. Und wenn die Straße hügelig oder holprig war, was damals sehr häufig der Fall war, wurden diese Probleme noch verstärkt.

Die Hispano-Alemán stellte 1976 ihre Produktion ein. Vom „Mallorca“ waren bis dahin etwa 200 Exemplare gebaut worden. ●



for its performance, or at least not only for its performance. They did it to attract attention or as a symbol of wealth, because there was no car on the Spanish market as eye-catching as this one, not even the Alpine and the Seat 124 Sport came close.

The ‚Mallorca‘ is not the only ‚Made in Spain‘ replica of the Lotus Super Seven, as other examples were later built with the ‚Garbi‘ badge and motorcycle engines, although as usual they were based on the S 3.

The chassis of the Hispano-Alemán Mallorca was an almost exact replica, although the rigid axle of the Seat 124 and 1430 was used. The engine was the same as that of the 1430, a four-cylinder 1,438 cc with a side camshaft and twin carburetors, producing 76 bhp at 5,400 rpm. The bodywork was only slightly modified - the bonnet scoop had to be enlarged to fit the Seat engine underneath. Modified rear lights and optional front and rear bumpers were part of the package. The total weight was 600 kg. The use of the Lotus emblem was out of the question, so Heydrich designed an emblem consisting of the Madrid coat of arms and the Porsche crest, due to his racing connections and the location of his company.

The Hispano-German Mallorca was a fast and efficient car - in good hands. In slow areas you had to keep an eye on the rear drivetrain. In fast areas, the stiff suspension made the car unpredictable. And if the road was hilly or bumpy, as was often the case, these problems were exacerbated.

Hispano-Alemán stopped production in 1976. Around 200 examples of the ‚Mallorca‘ had been built by then. ●

DIE SEVEN KLINIK

Ronny Reichel
Hinterlandstraße 11
35232 Dautphetal-Holzhausen

Mobil: 0160/2101924

Email: diesevenklinik@gmail.com



FULL CATERHAM SERVICE

The Home of British Sportcars



Brit-Sport

87466 Oy-Mittelberg
 Gewerbepark 6

www.brit-sport.de
 Tel: +49 8366 9880488

In der Fabrik

Lowflying besucht das neue Zuhause von Caterham - Dartford X

Story von MC



Es war im April letzten Jahres, als eine ausgewählte Gruppe von Clubmitgliedern eingeladen wurde, das Gebäude zu besichtigen, das die neue Fabrik und das Hauptquartier von Caterham werden sollte. Zu diesem Zeitpunkt war Dartford X noch ein leeres Gebäude, das vom Marketingteam als riesiges Studio genutzt wurde, um eine Vielzahl von Fahrzeugen aus der Geschichte des Unternehmens, das gerade sein 50-jähriges Bestehen feierte, zu fotografieren. Sogar das Caterham-Logo, das damals auf den Pressefotos zu sehen war, war in Wirklichkeit nur eine Photoshop-Erfindung.

Als ich Anfang Juni zur offiziellen Pressevorstellung des neuen Gebäudes kam, war sofort klar, wie viel sich verändert hat. Der Parkplatz war voll, und an den Werkhallen sah man Lieferwagen mit

Markenlogos vorfahren.

Caterham hat die Möglichkeit, erstmals öffentliche Werksbesichtigungen anzubieten, so gut genutzt, dass alle bisher angebotenen Termine bis Ende des Jahres ausgebucht sind. Der heutige Tag bot Journalisten jedoch die Gelegenheit, das Werk zu besichtigen, und zwar im Wesentlichen auf demselben Weg, der auch für die späteren öffentlichen Führungen vorgesehen ist. Darüber hinaus hatten wir die Möglichkeit mit hochrangigen Caterham-Managern zu verbringen, darunter auch mit unserem Gastgeber, CEO Bob Laishley. Die Besucher wurden herzlich vom Caterham-Team begrüßt, das sich sichtlich darüber freute, endlich das neue Zuhause des Unternehmens zeigen zu können. „Caterham war 36 Jahre lang in der Kennet Road ansässig, und ich habe immer ge-

Für einige unserer Dienstältesten Mitarbeiter mag der Umzug ein Schock gewesen sein

sagt, wenn wir ein Foto von der Fabrikhalle mit einem Sepia-Filter machen würden, könnte niemand sagen, ob es aus der Anfangszeit oder von heute ist“ erzählte Bob. „Wir sind zu Ostern in Dartford X eingezogen, und die Vorteile des neuen Gebäudes sind beträchtlich. Für einige unserer Dienstältesten Mitarbeiter mag der Umzug ein Schock gewesen sein, aber für das Unternehmen war es ein großer Schritt nach vorn, und jetzt können wir uns wirklich auf unser Kerngeschäft als Fahrzeughersteller konzentrieren.“

Die Konzentration auf die Produktion ist eindeutig ein wesentlicher Bestandteil von Bobs Geschäftsstrategie, wie er erklärt: „Als VT das Unternehmen kaufte, bauten wir Autos in Dartford, hatten ein Einzelhandelsgeschäft in Gatwick, einen Servicebetrieb, ver-

Inside the Factory

Lowflying visits Caterham's new home — Dartford X

It was back in April last year that a select group of Club members was invited to tour the building that was going to become Caterham's new factory and HQ. Back then, Dartford X was an empty shell, albeit one that the marketing team was using as a giant studio space to photograph a mouthwatering array of cars from the company's history in what was then its 50th year. Even the external Caterham sign that was apparent on the press shots at the time was in reality just a figment of Photoshop's imagination.

As I pulled in for the new building's official press launch in early June, just how much has changed was immediately obvious. The car park was full, and branded delivery

lorries could be seen docked to the factory bays.

Caterham has made great play of the fact that formal public factory tours are being offered for the first time and have been so popular that all of the dates so far offered until the end of the year have been booked up. Today, however, was an opportunity to introduce journalists to the factory, following essentially the route that the public tours will take, with the additional chance to spend time with senior Caterham executives including our host, CEO Bob Laishley. The visitors were greeted warmly by the Caterham team who were clearly excited finally to be able to show off the company's new home. "Caterham had 36 years

The change may have come as a bit of a shock to some of our longest serving employees

at Kennet Road, and I always said that if we took a photo of the factory floor and applied a sepia filter, no one would be able to tell whether it was from the early days or today." Bob told us. "We moved into Dartford X at Easter, and the benefits the new building have been significant. The change may have come as a bit of a shock to some of our longest serving employees, but it's been a significant step forwards for the company and now we can really concentrate on our core business as a vehicle manufacturer."

That focus on manufacturing is clearly a key part of Bob's business strategy, as he explained: "When VT acquired the company, it built cars in Dartford, had a retail operation





kaufen Gebrauchtwagen, verwalteten ein Händlernetz, unterhielten ein kleines Museum und begannen schließlich, auch in Gatwick Autos zu bauen, um die Produktion zu steigern. Wir hatten uns zu sehr verzettelt und liefen immer Gefahr, unsere Händler mit dem Gefühl zu verärgern, dass wir ihnen Konkurrenz machen. Heute können wir uns auf unser Kerngeschäft konzentrieren – die Lieferung von Autos, die der Markt verlangt. Früher traten fast jeden Monat neue Händler an uns heran, welche die Marke vertreten wollten, und wir mussten in der Regel ablehnen, weil wir nicht die Kapazität hatten, sie rechtzeitig zu beliefern. Die Gesamtinvestition in dieses neue Werk beläuft sich auf etwa 5 Millionen Pfund, aber es wird unsere Kapazität um etwa 50 % erhöhen. Bob räumt ein, dass dies eine Verlagerung des Unternehmensschwerpunkts erfordert. „Jahrelang haben wir 500 Autos pro Jahr gebaut und 600 verkauft, was bedeutete, dass wir uns hauptsächlich auf das Erwartungsmanagement konzentrieren mussten. Jetzt wollen wir 750 Autos pro Jahr bauen und müssen uns darauf konzentrieren, diese Zahl auch zu verkaufen. Mit den getätigten Investitionen und einem Leasingvertrag über 12 Jahre ist dies ein echter Vertrauensbeweis in das Unternehmen.“

Bob ist sehr stolz auf das, was Caterham erreicht hat, und blickt zuversichtlich in die Zukunft des Unternehmens. „Wir haben der-

zeit etwa 130 Mitarbeiter, und was sie leisten, ist bemerkenswert. Wir haben eine Reihe neuer Mitarbeiter eingestellt und sie bis zu 6-monatige gründlich geschult, damit sie voll einsatzfähig sind. Nach diesem Training gehen wir davon aus, dass jeder Techniker durchschnittlich zwei Autos pro Monat fertigstellen wird. Sie sind sehr stolz auf die Namensschilder, die sie an den von ihnen gebauten Autos anbringen, und viele Mitarbeiter verbringen ihre Wochenenden damit, die verschiedenen Rennserien von Caterham zu unterstützen.

Ein weiterer großer Vorteil des Gebäudes ist, dass zum ersten Mal seit Jahren alle Caterham-Mitarbeiter (mit Ausnahme der Chassis-Fa-



brik in Westbury) unter einem Dach arbeiten. „Alles ist offen gestaltet, sowohl die Büros als auch die Werkshalle“, erklärt Bob. Mit Ausnahme des Besprechungsraums, in dem unser Rundgang begann, ist fast jeder Teil des Gebäudes von allen anderen Bereichen aus einsehbar. „Niemand hat ein persönliches Büro, und die Arbeit in einer offenen Umgebung wie dieser ist definitiv effizienter. Dieser offene Ansatz erstreckt sich auch auf die Produktionshalle und die 33 Montageplätze, in denen die Autos gebaut werden. Um alles offen und hell zu halten, sind alle Versorgungseinrichtungen wie Strom, Abgasabsaugung etc. auf dem Boden hinter den Werkbänken verborgen und nicht, wie sonst üblich, von der Decke heruntergeführt.“

Nun ist es an der Zeit, dass alles mit eigenen Augen zu sehen, und wir werden aus dem Sitzungssaal auf das Zwischengeschoss geführt, von wo aus man einen Blick in die Haupthalle hat. Es ist definitiv ein „Wow“-Moment, als wir den riesigen Raum betrachten, in dem sich die Montagehallen, die Lackierkabinen, die Motorenwerkstatt, die Lager und natürlich die Sevens in allen Stadien ihrer Fertigstellung befinden. Der Raum ist hell, luftig und blitzsauber, und wir haben einen perfekten Blick über das Gelände, ebenso wie die Mitarbeiter des Caterham-Büros, die an ihren Schreibtischen auf der anderen Seite einer Glaswand sitzen. „Wir haben die Anlage nicht nur offen

in Gatwick, ran a service operation, sold used cars, managed a dealer network, had a small museum and ultimately started also building cars in Gatwick in an effort to increase output. We were spread too thinly and always risked upsetting our dealers with a perception that we were in competition with them. Today, we are able to concentrate on our core business – delivering the cars the market demands. Pretty much every month, new dealers have been approaching us, wanting to represent the marque and we've generally had to turn them away because we haven't had the capacity to supply them in a timely manner. The total investment in this new factory is around £5m but it will increase our capacity by some 50%." Bob concedes that this will require a shift in the company's emphasis however. "For years, we've been building 500 cars a year and selling 600, meaning we've mostly had to focus on expectation management. Now, we're looking at building 750 cars a year and need to focus on being able to sell that number. With the investment made and a 12 year lease, it's a real show of faith in the business".

Bob is clearly very proud of what Caterham has achieved, and confident in its future. "We currently have around 130 employees, and what they are able to achieve is remarkable. We've recruited a number of new staff and have been putting them through an in-depth training process of up to six months to get them fully up to speed. On-



ce trained, we expect our technicians to each complete an average of two cars a month. There is a deep-rooted pride in the name badge that they apply to the cars they build and many employees also choose to spend their weekends supporting Caterham's various race series."

Another significant benefit of the building is that for the first time in years, all of Caterham's employees (with the exception of the Westbury chassis factory) are now under one roof. "Everything has been designed to be open plan, both in the office space and on the factory floor" Bob explains. Other than the board room where our visit started, pretty much every part of the building is visible from everywhere else. "No-one has a personal office

and working in an open environment like this is definitely more efficient." This open plan approach extends to the factory floor and to its 33 assembly bays where cars are built, where in an effort to keep things open and light, all the services such as power, exhaust extraction etc. are concealed at floor level behind the workbenches rather than dropping from the ceiling as is more common.

It's time to see all this for ourselves and we are ushered from the board room and onto the mezzanine that overlooks the main factory floor. It's a definite "wow" moment as we look down on the vast space housing the assembly bays, paint booths, engine shop, stores and of course, Sevens in all states of completeness. The space is light, airy and spotlessly clean and we have a perfect view across the site, as do Caterham's office staff who sit at their desks on the other side of a glass wall. "We designed the layout not only to be open, but so that we could set out paths around the building that visitors can follow without disrupting production" we are told. The route around the factory is designed to be like a racetrack, with appropriately named rooms and areas. The two meeting rooms are named in honour of the closest corner of the nearest racetrack – "Paddock Hill" and after the jeopardy awaiting any driver who gets the line through it wrong – "Gravel Trap". We're now standing on "The Terrace" and there's also "Race Control", "Time Keeping", "The Pits", "Parc Fermé", "Drivers'



gestaltet, sondern auch Wege um das Gebäude herum angelegt, auf denen die Besucher spazieren gehen können, ohne die Produktion zu stören“, erklärt man uns.

Der Weg durch die Fabrik ist wie eine Rennstrecke angelegt, mit entsprechend benannten Räumen und Bereichen. Die beiden Besprechungsräume sind nach einer Kurve der nahegelegenen Rennstrecke Brands Hatch benannt – „Paddock Hill“ -- und nach der Gefahr, die jeden Fahrer erwartet, der die Strecke falsch befährt – „Gravel Trap“. Jetzt sind wir auf „The Terrace“ und es gibt auch „Race Control“, „Time Keeping“, „The Pits“, „Parc Fermé“, „Drivers' Lounge“, „Fan Zone“ und vieles mehr. Das dürfte eine interessante Tour werden ...

Die Terrasse bietet nicht nur einen Blick aus der Vogelperspektive auf das Werksgelände, sondern beherbergt auch eine Auswahl der historischen Fahrzeuge des Unternehmens, darunter der Geländewagen Seven aus der Grand Tour, Sprint- und Super-Sprint-Modelle im Retro-Stil, ein SP/300.R-Rennwagen, der R500, der durch „Diese Runde“ der TV-Serie Top Gear berühmt wurde, und der „LEGO CAT“-620R, der kürzlich für ein weiteres Top Gear-Video durch den Catesby-Tunnel gefahren wurde. Aber wie kamen die Autos in diesen Bereich im zweiten Stock, da es keinen offensichtlichen Zugang gab? Die Antwort ist, dass einige Teile der Glasbarrieren so konstruiert sind, dass sie leicht entfernt werden können, und die Autos werden von einem mutigen Teleskopklader-Fahrer hinein- und herausgehoben! Eine Komponente aus Caterhams Geschichte, die offensichtlich noch fehlt, ist ein F1-Auto. Uns wurde gesagt, dass bald wieder eins zu sehen sein wird, entweder hier im Werk oder möglicherweise in Caterhams neuem Autohaus am Nürburgring.

Nachdem man die Treppe zur Werkstatt hinunter gegangen ist, spürt man die Professionalität der Techniker in ihren schwarzen Caterham-Uniformen bei der Montage der Autos. Anders als in der Kennet Road, wo jeder Techniker seinen eigenen Werkzeugkasten zu haben schien, sehen die Arbeitsplätze jetzt alle gleich aus und bieten den Platz, das Werkzeug und die Aus-

stattungen, die für ein effizientes Arbeiten erforderlich sind. Obwohl der Arbeitsbereich jetzt einheitlich ist, betont Bob, dass die Caterham-Techniker bei der Ausführung ihrer Arbeit sehr flexibel sind, solange die Qualitäts- und Leistungsstandards eingehalten werden. „Anders als am Fließband, wo die Mitarbeiter keine Möglichkeit haben, ihre eigenen Methoden zu entwickeln, erlauben wir unseren Technikern hier Flexibilität in der Art und Weise, wie sie arbeiten. Das hat uns bei den Lieferengpässen nach COVID-19 sehr geholfen. Während starre OEM-Produktionslinien wegen des Fehlens eines einzigen Bauteils stillstanden, konnten unsere Techniker ihre Erfahrung nutzen, um die Probleme zu umgehen und die Dinge am Laufen zu halten.

Die neue Motorenwerkstatt von Caterham (bekannt als „The Stables“ – die Pferdeställe, verstanden?) ist ein Meisterwerk der Sauberkeit, die mit Überdruckluft gewährleistet wird. Supervisor Kevin führt uns herum, und er kennt sich aus, denn er hat lange bei Minister Power gearbeitet, bevor er zu Caterham kam. Auf Gestellen und Motorständern sind Motoren in verschiedenen Bauzuständen zu sehen, wobei die Suzuki-Triebwerke im Vergleich zu ihren großen Duratec-Brüdern winzig wirken. Sofort wird klar, wie viel Arbeit am Motor nötig ist, bis ein Antriebsstrang in einen Seven eingebaut werden kann. Ankommen- de Duratecs müssen bis auf die nackten Blöcke zerlegt werden, bevor sie auf die entsprechende Nicht-Hybrid-Spezifikation von Caterham umgebaut werden können. Suzuki-Motoren werden zwar nicht in gleichem Ausmaß zerlegt, aber man zeigt uns Komponenten wie die raffinierte Halterung, die Caterham entwickelt hat, um das Getriebe an einen Seven und nicht an den Jimny anzupassen, für den es ursprünglich gebaut wurde, und wir erfahren etwas über das Pumpenträger-„Zentralgehäuse“, das Caterham entwickelt hat, um das Mazda-Getriebe mit einer Reihe verschiedener Motoren zu verbinden, und das jetzt für andere Unternehmen lizenziert wird. Dieses technische Know-how ist ein gutes Omen für die Anstrengungen, die Caterham zweifellos

Supervisor Kevin führt uns herum, und er kennt sich aus, denn er hat lange bei Minister Power gearbeitet, bevor er zu Caterham kam.

unternehmen muss, um zukünftige Verbrennungsmotoren an den Seven anzupassen.

In der alten Fabrik war es ein Engpass im Produktionsfluss, die Sevens durch die Lackiererei zu bekommen, insbesondere wenn mehrstufige Prozesse mit Teilen wie Zierleisten und Nasenleisten erforderlich waren. Mit den jetzt vorhandenen zusätzlichen Lackierkabinen, ist dies kein einschränkender Faktor mehr, und das Caterham-Team ist sehr stolz auf die Qualität der Lackierung, insbesondere auf die absolut glatten Übergänge zwischen den verschiedenen Lackschichten, wo sich Karosseriefarbe und Streifen überlappen. „Es gibt viele Hersteller von Supersportwagen, die gerne so ein Finish wie wir hätten“, heißt es.

Obwohl der Parkplatz für eine größere Gasversorgung der Lackiererei-Öfen aufgedrungen werden musste, wurden auch Umweltaspekte berücksichtigt. „Angesichts der Menge an natürlichem Licht im Gebäude benötigen wir fast keine elektrische Beleuchtung, aber dort, wo wir sie benötigen, wird alles über PIR-Sensoren gesteuert, so dass es nirgendwo einen einzigen Lichtschalter gibt.

16 fertig verkleidete, aber unlackierte Chassis werden jede Woche von Caterhams Werk in Westbury geliefert. Die Entscheidung, die Chassis-Fertigung nicht nach Dartford zu verlagern, basierte auf dem hohen Qualifikationsniveau der Caterham-Mitarbeiter in Wiltshire und den zu erwartenden Schwierigkeiten, diese in den Südosten zu umzusiedeln. Da einige Mitarbeiter einen Großteil der Firmengeschichte bei Caterham verbracht haben, wurden die einzelnen Buchstaben des „Caterham“-Schildes, das ursprünglich die Fassade des alten Werks in der Kennet Road zierte, sorgfältig abgenommen, gerahmt und den acht dienstältesten Mitarbeitern überreicht, um sie zu ehren.

Oberhalb der Werkshalle befindet sich der „Parc Fermé“, in dem die Fahrzeuge auf ihre Auslieferung warten. Eine Reihe von Bau-sätzen, die für Amerika bestimmt sind, erinnern den Besucher daran, dass es immer noch Märkte gibt,

Lounge“, the „Fan Zone“ and more. Should make for an interesting tour...

As well as providing a bird's-eye view of the factory floor, The Terrace also houses a selection of the company's heritage cars including the off-road Seven from the Grand Tour, retro-themed Sprint and Super Sprint models, an SP/300.R race car, the R500 made famous by "that lap" on Top Gear and the "LEGO CAT" 620R, fresh from its recent outing through the Catesby Tunnel for another Top Gear video. But with no obvious access to this second floor area, how had they got in? The answer is that some sections of the glass barriers are designed to be easily removed, and the cars get lifted in and out by a brave telehandler operator! One obvious element of Caterham's heritage that's currently missing is an F1 car. We are told that this will soon be back on display, either here in the factory, or potentially within Caterham's new dealership at the Nürburgring.

Having taken the steps down to the factory floor, there's a quiet feeling of professionalism amongst the technicians in their black Caterham uniforms as they proceed with their car assembly. Unlike Kennet Road where each technician appeared to have their own tool kits laid out in their own individual ways, the bays now all look identical and provide the space, tools and facilities to work effectively. Although the workspace is now uniform, Bob is keen to point out that as long as quality and output measures are maintained, Caterham's technicians are allowed a lot of flexibility in the way that they tackle their builds. "Unlike on a production line where there is zero opportunity for employees to develop their own methods, here we allow our technicians flexibility in the way that they work. It's something that helped us a lot during the supply constraints that followed COVID-19; whereas rigid OEM production lines ground to a halt for the lack of a single component, our technicians were able to use their experience to work around the issues and keep things moving".

Caterham's new Engine Shop (known as "The Stables" – where the horses are, geddit?) is a masterclass of cleanliness, maintained with positive pressure airflow. Supervisor Kevin shows us around and he clearly knows his stuff, having had a

long career at Minister Power before joining Caterham. Engines in various stages of build can be seen on racks and engine stands, the Suzuki powerplants looking diminutive compared to their Duratec big brothers. Quite how much engine work is needed before a drivetrain is ready to be mounted in a Seven immediately becomes apparent. Incoming Duratecs need to be stripped back to bare blocks before they can be rebuilt to the appropriate non-hybrid Caterham specification. Suzuki engines may not be opened up in quite the same way, but we are shown components such as the clever bracketry that Caterham has designed to relocate the gearbox to fit a Seven rather than the Jimny it was originally made for and learn about the bell-housing "mid-case" that Caterham engineered to mate the Mazda gearbox to a range of different engines and which it now licences to other companies. It's a level of engineering expertise which bodes well for the efforts that Caterham will no doubt need to deploy if it's going to be able to adapt ICE engines of the future to fit a Seven.

In the old factory, getting Sevens through the paint shop used to be a pinch-point in production flow, particularly when multi-stage processes involving things like stripes and nosebands were required. With additional paint booths now available, it is no longer a limiting factor, and the Caterham team is extremely proud of the quality of finish being achieved, highlighting in particular the totally smooth finish between different paint finishes where body colour and stripes intersect. "There are plenty of supercar manufacturers who would love to be able to achieve the level of finish we do" we are told. Despite the fact that the car park had to be dug up to install a larger gas supply to feed the paint shop ovens, environmental concerns have been taken into account too... "Given the amount of natural light in the building, we almost don't need electric lights, but where we do, everything is controlled by PIR, so there is not a single light switch anywhere."

16 panelled but unpainted chassis get delivered from Caterham's Westbury factory each week. The decision not to move chassis manufacturing to Dartford was taken based on the depth of skills within Caterham's

Supervisor Kevin shows us around and he clearly knows his stuff, having had a long career at Minister Power before joining Caterham.

Wiltshire workforce, and the likely difficulty in relocating these to the South East. With some staff having been with Caterham for much of its history, to recognise its longest-serving members, the individual letters of the "Caterham" sign that originally adorned the front of the old Kennet Road factory were carefully taken down, framed and presented to the eight longest-serving employees.

Sitting above the factory floor is "Parc Fermé" where cars await their dispatch slots. A number of kits destined for America serve to remind visitors that there are still markets that take products in CKD form for local completion rather than as ready-to-drive products. We then watch as a technician removes his shoes, climbs into a completed Seven and drives it on to a car lift that takes it down to ground level. From there, the car is driven straight out of the docking bay and in to a shipping container. Territory Manager – Asia & Pacific Justin Gardiner, who is watching the Sevens being loaded like a proud father, informs us that in eight or so weeks, this shipment of Sevens will be delivered to dealers in Japan where their future owners are expectantly waiting.

One area of the building which is currently awaiting final completion but which is nevertheless already being used is the "Drivers' Lounge" on the ground floor. This is the "Customer Handover Centre" where owners are able to collect their new cars and drive them home. Equally, the Caterham team expects that some owners of cars destined for overseas markets will also jump at the opportunity to look over their cars and meet the builder and other staff members before they are dispatched for their home territories. The facility may not yet be complete but it already houses a number of great-looking Sevens, including the stunning dark green CSR Final Edition that featured in the press recently (see last month's Lowflying). Apparently, all 25 of these limited edition models were sold within a week of being announced.

And where do all tours end? At the gift shop of course, although here it's known as the "Fan Zone". It's got a plush, main dealer feel to it, and we are told that it's a blueprint for other dealers. With merchandise, a lounge where potential customers can con-

die Produkte in CKD-Form akzeptieren, um sie vor Ort zu komplettieren, und nicht als fahrfertige Produkte. Dann sehen wir einen Techniker, der seine Schuhe auszieht, in einen fertigen Seven steigt und ihn auf eine Hebebühne fährt, die ihn auf Bodenhöhe bringt. Von dort wird das Auto direkt von der Andockstation in einen Transportcontainer gefahren. Der „Territory Manager Asia & Pacific“ Justin Gardiner, der wie ein stolzer Vater beim Verladen der Sevens zusieht, erzählt uns, dass diese Lieferung in etwa acht Wochen an die Händler in Japan ausgeliefert wird, wo die zukünftigen Besitzer schon sehnsüchtig warten.

Ein Bereich des Gebäudes, der noch auf seine endgültige Fertigstellung wartet, aber bereits genutzt wird, ist die „Drivers' Lounge“ im Erdgeschoss. Dabei handelt es sich um das „Customer Handover Centre“, in dem die Besitzer ihre neuen Autos abholen und nach Hause fahren können. Das Caterham-Team geht davon aus, dass auch einige Besitzer von Fahrzeugen, die für Überseemärkte bestimmt sind, die Gelegenheit nutzen werden, ihre Fahrzeuge zu besichtigen und den Hersteller und andere Mitarbeiter zu treffen, bevor sie in ihre Heimatländer verschifft werden. Obwohl das Werk noch nicht ganz fertig gestellt ist, beherbergt es bereits eine Reihe wunderschöner Sevens, darunter die atemberaubende dunkelgrüne CSR Final Edition, über die kürzlich in der Presse berichtet wurde (siehe Lowflying vom letzten Monat). Anscheinend waren alle 25 dieser limitierten Modelle innerhalb einer Woche ausverkauft.

Und wo enden alle Führungen? Natürlich im Souvenirshop, auch wenn er hier „Fan Zone“ heißt. Hier herrscht eine vornehme Atmosphäre wie in einem großen Autohaus, und man hat uns gesagt, dass dies das Vorbild für andere Autohäuser sein soll. Mit Merchandising-Produkten, einer Lounge, in der potenzielle Kunden ihre Autos konfigurieren können, Ausstattungsmustern und einem Panoramablick auf die Fabrik ist es ein ziemlich attraktiver Ort.

Es gibt natürlich noch viel mehr, was wir zwar gesehen aber noch nicht besprochen haben,



zum Beispiel einen großen Raum, der tagsüber als Werkskantine genutzt wird, aber auch als Veranstaltungsort dienen kann und sich zur Terrasse hin öffnet. Kürzlich fand hier die Händlerkonferenz des Unternehmens statt, aber ich könnte mir vorstellen, dass es ein fantastischer Ort für eine Hochzeit von Autoliebhabern wäre (oder, wenn wir nett fragen, ein unvergesslicher Ort für ein Clubtreffen?) Darüber hinaus gibt es sowohl auf dem Werksgelände als auch hinter verschlossenen Türen Räume, in denen das Caterham-Ingenieurteam Entwicklungsarbeiten durchführen kann, sowie Werkstätten, in denen die Presseflotte des Unternehmens gewartet wird.

Viele unserer Mitglieder werden das Caterham-Werk in der Kennet Road besucht oder zumindest Bilder davon gesehen haben, und einige erinnern sich vielleicht noch an das eher heruntergekommene Caterham-on-the-Hill-Gelände, das diesem Werk vorausging. Manch einer mag mit feuchten Augen an die Nostalgie vergangener Tage denken, aber die Investitionen, die jetzt in das neue Werk des Unternehmens geflossen sind, dürften sich als entscheidender Faktor für Produktionsleistung, Qualität und Pünktlichkeit erweisen. Es ist auch die sichtbarste Manifestation von VTs Unterstützung der Zukunft des Sevens, und somit etwas, das alle Enthusiasten sicherlich begrüßen werden. ●

figure their cars, samples of fit and finish and a panoramic view of the factory, it's a pretty enticing space to be.

Of course, there's a lot more that we've seen and not talked about from a large area used as the factory canteen by day, but that's also designed to convert to an event venue, opening out onto The Terrace. It recently played host to the company's Dealer Conference but I could imagine it making a fantastic petrolhead's wedding venue (or, if we asked really nicely, a memorable location for a Club meeting?) There are the stores, with components newly barcoded and access-restricted by pass-coded access doors — such an advance on what went before. There are also spaces both on the factory floor and behind closed doors for Caterham's engineering team to undertake development activities, and workshop spaces for the company's press fleet to be maintained.

Many members will have visited or at least seen pictures of Caterham's Kennet Road factory, and some may also remember the rather ramshackle, Caterham-on-the-Hill premises which preceded it. While some may feel dewy-eyed thinking back to the nostalgia of a bygone time, the investment that's now been made in the company's new home should prove to be a game-changer in terms of production output, quality and timeliness. It's also the most visible manifestation possible of VT's support for the future of the Seven, something that all enthusiasts will surely welcome. ●

1

SEIRI

SORT

Prioritise what's important; eliminate unnecessary steps and clutter.

2

SEITON

SET

Organise. Everything has its place. Consider time in motion.

3

SEISO

SHINE

Keep your workspace clean and tidy.

4

SEIKETSU

STANDARDISE

Each workstation should be uniform. Could somebody seamlessly take your place in your absence?

5

SHITSUKE

SUSTAIN

Keep it up! Keep the above in mind at all times.



„Ja Ja, hier im Süden ist eh nix los“

Story und Fotos von Johannes

... oder „Amis findest du überall aber für Briten ...“ - diese Aussage begegneten mir leider immer wieder, wenn ich versuchte, auf den unterschiedlichsten Veranstaltungen Anschluss mit meinem Seven zu finden.

Lange habe ich mich mit der Situation abgefunden bis ich an den Punkt kam, dass das doch nicht sein kann!

Zuerst über das clubeigene Forum, dann über Facebook und nun zu Guterletzt über WhatsApp ist es endlich gelungen einen kleinen Süd-

über unsere Lieblinge steht hierbei jedoch stets im Vordergrund.

Ich wünsche mir, dass wir gemeinsam „durchhalten“ und in Zukunft weitere Seven Fahrer bei uns begrüßen dürfen - denn eins wissen wir: Auch im Süden sind einige unterwegs!



Stammtisch bzw. eine kleine Süd-Gruppe zusammen zu bringen. Da das Einzugsgebiet bzw. die Herkunft der möglichen Teilnehmer nicht klar waren fanden die ersten Treffen zentral in der Motorworld München statt - mal mit viel mal mit weniger Erfolg.

Es zeigte sich schnell, dass wir Caterham Fahrer untereinander am besten kommunizieren - sodass der Versuch die Gruppe durch Marken-fremden Fahrzeuge auf 7er Basis mit einzubinden, schnell scheiterte.

Die Motorworld München, als erste Anlaufstelle ist Geschichte, sodass wir uns nun immer im Großraum verabreden um dann gemeinsame Touren wie z.B. zur Kartbahn oder auch zu einem Museum unternehmen. Der persönliche Austausch

Die Motorworld München, als erste Anlaufstelle ist Geschichte

„Yeah, there’s nothing going on here in the south anyway“

... or „You’ll find Yanks everywhere, except for the Brits...“ - unfortunately, I kept running into these statements when I tried to make friends with my Seven at various events.

I put up with it for a long time until I realised it couldn’t be true!

Using the club’s own forum, then Facebook and now WhatsApp, I have finally managed to set up a small regulars’ table or group in the

south. As the catchment area and the origins of the potential participants were unclear, the first meetings took place in the centre of Motorworld Munich - sometimes with great success, sometimes with less.

It quickly became appa-



Motorworld Munich as the first port of call is now a thing of the past,

rent that we Caterham drivers were the best at communicating with each other - so the attempt to involve owners of Seven-based non-Caterham cars quickly failed.

Motorworld Munich as the first port of call is now a thing of the past, so we now always meet in the wider area and then go on joint tours, e.g. to the go-kart track or a museum. But the personal exchange about our favourites is always in the foreground.

I hope we will ‚stick together‘ and welcome more Seven drivers in the future - we know that there are some who travel south!

Aus dem Leben eines Möchte-Gern-Schraubers

Story und Fotos von Anton

Schrauben tue ich ja so gerne, nur habe ich es eben nicht gelernt. Über diesen Bericht denke ich deshalb auch schon länger nach. Zum einen gibt es in dieser Runde sehr kompetente Leute die das viel besser könnten, zum anderen aber machen eben die Leute manches selbstverständlich richtig was mir Hobbyschrauber zum Problem wird und was andere nicht nachmachen sollten..

Vorsichtig, unsicher und manchmal umständlich gehe ich an die Sache ran. Im Forum stellte ich die Frage wie man denn einen serienmäßigen Automatikgurt aus- und einen Hosenträgergurt einbaut. - Nein, es geht hier nicht um den Sicherheitsgurt selbst, nur um den Aus- und Einbau. -. Zum Sicherheitsgurt selbst bekam ich damals sehr viele Antworten, zum Einbau der Hosenträger- oder Sechspunktgurte einige gute, zum Ausbau der Rolle des Automatikgurtes nur eine halbe. Nun möchte ich in meinem Leichtbauauto keinen Ballast spazieren fahren, die Rolle musste raus. Die ganze Aktion war nicht vernunftgeprägt, aber Vernunft in Zusammenhang mit einem Caterham...? Manchmal muss es reichen wenn es Spaß macht.

Original Caterham Hosenträgergurte bekam ich von Paul (Köln). Hier nochmal vie-

len Dank dafür.

Das Auto habe ich zuerst hinten aufgebockt. Nein, zu allererst musste ich meinen Wagenheber und die Bockchen anpassen damit die unter die Banjoachse passen. Der handelsübliche Rangierwagenheber war dafür zu hoch. Dann muss das Hinterrad runter. Die Niete die ein Blech halten hinter dem die Automatik-Rolle steckt, ließen sich dann leicht ausbohren. 4mm Aluminiumniete, insgesamt recht gut zugänglich, nur schön aufpassen, dass man den Bohrer rechtwinklig ansetzt und kein Material drumherum weg bohrt. Schon konnte ich das Blech abnehmen. Was zunächst sehr vergammelt aussah, war nur Dichtmasse die habe ich sauber abgekratzt und beim Wiedereinbau des Bleches erneuert. Die Rolle des Automatikgurtes sitzt in einem Kästchen hinter dem abgenommenen Blech. In

dem Kästchen in dem die Automatikrolle sitzt ist die Mutter gut zugänglich, die Schraube die durch eine Bohrung in das Kästchen hineinragt ebenfalls. Also Mutter gelöst, die Schnalle des Gurtes durch den Schlitz im Schott hinter dem Sitz gezogen und zusammen mit der Automatikrolle unbeschädigt entnommen. Bis dahin lief alles wie erträumt. Die Schraube geht nicht raus. Nicht das die Schraube fest säße, nee, die war so lang, dass das hintere Federbein im Weg war. Auch eine unnütze Schraube ist Ballast, die musste raus. Da mag nun jeder denken was er will, am ersten Nachmittag bin ich nicht auf die Idee gekommen und am zweiten ist es mir erst sehr spät gelungen das Federbeines genau im richtigen Maß zu entspannen und im richtigen Winkel zu drehen, dass ich die Schraube zwischen zwei Windungen herausziehen konnte. Es mussten ja auch zuerst die Bockchen neu positioniert werden auf die ich die Starrachse gelegt hatte. Das Blech zur Abdeckung der Rolle des Automatikgurtes wieder festzunieten viel mir leicht, es ist genug Platz da um die Nietzange sauber, rechtwinklig anzusetzen.

Die Ledersesselchen hatte ich ja schon ausgebaut, um die unteren Befestigungen des Automatikgurtes lösen und demontieren zu können. Es war nicht ganz einfach den Innensechskant gerade in die Schrauben der Sitzschiene zu setzen, die üppigen Polster



From the life of a wannabe screwdriver

I love screwing, but I haven't learned how. So I've been thinking about this report for a while. On the one hand, there are very competent people in this group who could do it much better, but on the other hand, there are some things that people do right that are a problem for me as an amateur screwdriver and that others shouldn't copy..

I approach the matter cautiously, uncertainly and sometimes clumsily. On the forum I asked how to remove a standard automatic seatbelt and install a harness. - No, this is not about the seatbelt itself, just the removal and installation. -. I got a lot of answers about the seatbelt itself, some good ones about fitting the harness or six-point harness, but only half an answer about removing the automatic seatbelt reel. Now I don't want to carry any ballast in my lightweight car, so the reel had to come out. The whole operation was not rational, but rationality in a Caterham...? Sometimes you just have to do it if it's fun.

I got the original Caterham belts from Paul (Cologne). Thanks again for that.

I jacked up the back of the car first. No, first I had to adjust my jack and jack stands to fit under the banjo axle. The standard jack was too high. Then I had to remove the rear wheel. The rivets holding a plate behind the automatic roller were

easy to drill out. 4mm aluminium rivets, pretty easy to get at, just make sure you set the drill at a right angle and don't remove any material around them. I was able to remove the sheet metal. What looked very rotten at first was just sealant, which I scraped off cleanly and replaced when reinstalling the panel. The automatic transmission pulley sits in a small box behind the removed panel. The nut is easily accessible in the box, as is the screw that protrudes through a hole in the box. So I loosened the nut, pulled the belt buckle through the slot in the bulkhead behind the seat and removed it, along with the automatic roller, undamaged. So far, everything had gone according to plan. The screw wouldn't come out. Not that it was tight, but it was so long that the rear suspension strut was in the way. Even a useless screw is ballast, it had to come off. You can think what you like, but on the first afternoon I didn't get the idea, and on the second afternoon I only managed to loosen the strut



der Rücklehne waren im Weg, aber es war machbar. An der Peitsche des Schlosses des Automatikgurtes war ein Kontakt zur Kontrollleuchte des Sicherheitsgurtes. Im Kabel dazu war sogar ein Stecker, den habe ich isoliert, es könnte ja mal nass werden. Das konnte ich also einfach rückbaubar demontieren.

Bohrungen und Gewinde für die oberen Befestigungspunkte des Hosenträgergurtes sind in der Querstrebe bereits vorhanden. Die Löcher werden aber von der Kofferraumpersenning abgedeckt. In die Kofferraumpersenning sind Blechstreifen eingenäht, ver-

mutlich würde sie im Fahrtwind sonst flattern. Durch diese Blechstreifen und den Persenningstoff hindurch gehen die Schrauben für ein paar Druckknöpfe. Für den zusätzlichen oberen Befestigungspunkte der Hosenträgergurte müssen neue Löcher in die Persenning geschnitten und das Blech darunter gebohrt werden. Das braucht etwas Zeit. Mehrmaliges messen ist ratsam damit alle Löcher auf der richtigen Seite, passend zu den Bohrungen in der Querstrebe und den Druckknöpfen liegen und die Persenning um die Bohrungen herum möglichst wenig ausfranst. Und man muss sich

eine dritte Hand wachsen lassen. Eine Hand bedient den Bohrständer und die beiden anderen müssen die eingnähten Blechstreifen sehr gut festhalten damit sie sich nicht verkanten und um den Bohrer herumwickelt.

Den Hosenträgergurt anzuschrauben ist wieder einfach, Drehmomente sind auf der Internetseite von Caterham einzusehen. Dort gibt es sogar eine Einbauanleitung mit Zeichnung dazu, die erinnert zwar an die Aufbauanleitung eine Billy-Regals, aber ich muss für jeden Hinweis dankbar sein. Einfach ist das wieder-



enough and turn it at the right angle so that I could pull out the screw between two coils. I also had to reposition the brackets where I had placed the rigid axle. I found it easy to re-rivet the sheet metal covering the automatic belt pulley, as there was enough space to position the riveting pliers cleanly and at the right angle.

I had already removed the leather seats so that I could loosen and remove the lower fasteners of the automatic seatbelt. It wasn't easy to get the Allen key straight into the seat rail screws, with the rich upholstery of the backrest in the way, but it was done. There was a contact to the seatbelt indicator light on the whip of the automatic seatbelt buckle. There was even a plug in the cable, which I insulated as it could get wet. This made it easy to remove.

Holes and threads for the top attachment points of the harness are pre-drilled in the cross brace. However, the holes are covered by the boot cover. Metal strips are sewn into the trunk lid to prevent it from flapping around in the wind. The screws for some of the snap fasteners go through these metal strips and the canvas. New holes have to be cut in



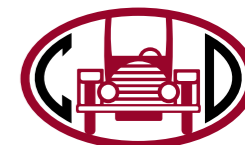
Weil Raritäten schwer zu finden sind.

In unserem Online-Shop gibt es jede Menge für Young- und Oldtimer-Fans zu entdecken: Fachliteratur und echte Raritäten, die nur selten zu finden sind.

Besuchen Sie uns online!

classic-data-shop.de

Classic Data GmbH & Co. KG Marktbeobachtung · Harpener Str. 56 · 44791 Bochum



Classic Data

um nur, wenn man die richtigen Schrauben und die original Distanzstücke besitzt. Auf diesen Distanzstücken sollen sich die Befestigungen der Hosenträgergurte drehen können. Auf die Distanzstücke ließe sich zur Not vermutlich verzichten, das wollte ich aber nicht. Nach der Demontage des Dreipunkt-Automatikgurtes hatte ich drei Schrauben von denen ich eine auf die richtige Länge hätte kürzen müssen. Blöd nur, wenn man einen originalen Vier- oder Sechspunktgurt einbauen möchte. Da fehlt dann mindestens eine Schraube. Schrauben und Distanzstücke waren sehr schwer zu beschaffen.



Den Sitz wieder einzubauen ist so einfach wie ihn auszubauen, nur etwas fummeliger weil die Schienen auf die der Sitz geschraubt wird jetzt erstmal beweglich sind. Sollte da nun etwas nicht passen, könnte es daran liegen, dass die kleinen Loch am Sitz verbogen sind, zum Beispiel weil während der Umbauphase mal ein Wäschekorb darauf abgestellt wurde. Das lässt sich leicht geradebiegen man muss nur darauf kommen. Um die nun freiliegenden Bohrungen der oberen Befestigungspunkte der alten Gurte zu schließen habe ich mir dann sehr technisch aussehende, selbstverständlich super leichte Kunststoffnieten besorgt. Das die nur 14,95 in der 600er Sortimentsbox gekostet haben weiß ja keiner.

Mit dem Endergebnis meiner kleinen Schrauberei bin ich sehr zufrieden, es ging nur nicht annähernd so schnell wie sich das anfangs anhörte, weil ich mit Herausforderungen zu tun bekam über die sich Profis gar keine Gedanken machen.



the canvas and the sheet metal drilled underneath for the additional upper attachment points for the harness straps. This will take some time. It is advisable to measure several times to ensure that all the holes are on the right side, in line with the holes in the crossbar and the snap fasteners, and that the canvas frays as little as possible around the holes. And you have to grow a third hand. One hand operates the drill stand and the other two hold the sewn-in metal strips very tightly to prevent them from tilting and wrapping around the drill.

Bolting on the wiring harness is easy again, torques can be found on the Caterham website. There are even assembly instructions with a drawing, reminiscent of the Billy shelf assembly instructions, but I have to be grateful for every tip. Again, this is only easy if you have the right screws and the original spacers. The straps should be able to rotate on these spacers. You could probably do without the spacers, but I didn't want to. After removing the three-point automatic seat belt, I had three screws, one of which I would have had to shorten to the correct length. The only problem is if you want to fit an original four-point or six-point belt. Then at least one screw is missing. Screws and spacers were very hard to come by.

Reassembling the seat is as easy as removing it, just a bit more tricky because the rails the seat is screwed to are now movable. If something doesn't fit, it could be because the small holes in the seat are bent, perhaps because a laundry basket was placed on it during the conversion. This can easily be straightened, you just have to find out. To plug the now exposed holes in the tops of the old seatbelts, I bought some very technical-looking, super-light plastic rivets. Nobody knows that they only cost 14.95 in a box of 600.

I'm very happy with the end result of my little tinkering, it just didn't go nearly as fast as it sounded at first because I had to deal with challenges that professionals don't even think about.



JUBU Performance is the only official Caterham Partner in Austria. We are dedicated to lightweight performance.



OFFICIAL CATERHAM IMPORTER IN AUSTRIA

- Caterham Dealership
- Maintenance/Service for Caterham cars
- Repair Workshop

CATERHAM TUNING

- Tuning Kits, Engine conversions, etc.
- Tuning Parts (worldwide shipping)
- Development & manufacturing in Austria

CATERHAM MOTORSPORT

- Rent a Cockpit (in one of our race-cars)
- Tuning/Setup for race-cars
- Custom built race-cars

CATERHAM



JUBU
PERFORMANCE

JUBU Performance GmbH

Saxenegg 3a | A-4323 Münzbach
+43 7264 20175
office@jubu-performance.com

www.jubu-performance.com
youtube.com/jubuperformance
fb.com/jubuperformance

www.caterham-austria.at
office@caterham-austria.at
fb.com/caterham-austria

Der 90. Geburtstag auf der Burg Flammersheim

Ein Passenger Ride der besonderen Art

Story und Fotos vom Chef



Wer kennt ihn nicht, den Film: „Der 90. Geburtstag - oder Dinner for one“?

Diemal lud uns aber Anton zum 90. Geburtstag seine Schwiegermutter auf Burg Framersheim zum Passengerride ein.

Warum nicht ein selten gewordenen Passenger Ride-Treffen mit einer guten Tasse Kaffee und einem Stück Torte versüßen?

Das natürlich neben der großen Ausfahrt vorher auch noch eine kleine Rundfahrt mit Gästen stattfand, war ja Ehrensache.

Die Beifahrer blieben in der Burg, alle leeren Plätze wurden mit Gästen „aufgefüllt“ und nach einer kleinen Runde war das Geschrei groß „schon

wieder zurück“.

Also wurden auch auf der großen Rundfahrt die noch freien Plätze mit Gästen aufgefüllt.

Die Tour ging zum größten deutschen Radioteleskop, wo wir uns (verbotener Weise) einen guten Platz für ein Guppenfoto aussuchten.

Dann ging es wieder zurück zum Schloß und das Gruppenfoto der Caterhams wurde vor der Burgwiese aufgenommen und dank KI konnten wir den störenden Renault aus dem Hintergrund gut entfernen.

Übrigend, die Gastbeifahrer waren alle begeistert, ob jung oder alt, aber das sind wir ja gewöhnt, das auch Beifahrer immer mit einem Grinsen wieder aussteigen.

The 90th birthday at Flammersheim Castle

A passenger ride of a very special kind



Who hasn't seen the film „The 90th Birthday - or Dinner for One“? This time, however,

Anton invited his mother-in-law to a Passenger Ride at Framersheim Castle to celebrate her 90th birthday.

Why not sweeten a rare Passenger Ride get-together with a good cup of coffee and a piece of cake?

It was a point of honour that, in addition to the big ride, there was also a small tour with guests.

The co-drivers stayed in the castle, all the empty seats were „filled“ with guests and after a short tour there were many cries

of „back already“?

So even on the big tour the empty seats were filled with guests.

The tour continued to Germany's largest radio telescope, where we (illegally) found a good spot for a group photo.

Then it was back to the castle for the group photo of the Caterhams in front of the castle lawn, and thanks to KI we were able to remove the annoying Renault from the background.

By the way, the guest co-drivers were all delighted, young and old, but we are used to co-drivers always getting out with a grin.



Veranstaltungskalender 2024/2025

DEZEMBER 2024

Sonntag, 01. Dezember

▼ SonnTalk, unser virtuelles Treffen*

JANUAR 2025

Dienstag, 07. Januar

▼ DiensTalk, unser virtuelles Treffen*

FEBRUAR

Sonntag, 02. Februar

▼ SonnTalk, unser virtuelles Treffen*

MÄRZ

Dienstag, 04. März

▼ DiensTalk, unser virtuelles Treffen*

APRIL

Sonntag, 06. April

▼ SonnTalk, unser virtuelles Treffen*

MAI

Freitag, 09. bis Sonntag, 11. Mai

■ ADAC Hockenheim Historic

Dienstag, 06. Mai

▼ DiensTalk, unser virtuelles Treffen*

Freitag, 16. bis Sonntag 18. Mai

■ Taffia Fish & Chip Run 2025

JUNI

Sonntag, 01. Juni

▼ SonnTalk, unser virtuelles Treffen*

Freitag, 13. bis Sonntag 15. Juni

■ Nürburgring Classics

Donnerstag 12. bis Sonntag 15. Juni

▼ Frühlingstreffen in der Machtemesmühle

Dienstag, 17. bis Samstag, 21. Juni

■ Mille Miglia - Schwarzfahrer

JULI

Dienstag, 01. Juli

▼ DiensTalk, unser virtuelles Treffen*

Samstag, 03. bis 06. Juli

■ Classic Days Le Mans

Donnerstag, 10. bis Sonntag, 13. Juli

■ Goodwood Festival of Speed

AUGUST

Freitag, 01. bis Sonntag, 03. August

■ Oldtimer Grand Prix am Nürburgring

Sonntag, 10. August

▼ SonnTalk, unser virtuelles Treffen*

Sonntag, 31. August

■ British Car Meeting, Mollis

SEPTEMBER

Dienstag, 02. September

▼ DiensTalk, unser virtuelles Treffen*

Donnerstag, 04. bis Sonntag 14. September

▼ Meet Your Maker mit Visit Factory Dartford X

Freitag, 12. bis Sonntag, 14. September

■ Goodwood Revival

OKTOBER

Sonntag, 07. Oktober

▼ SonnTalk, unser virtuelles Treffen*

NOVEMBER

Dienstag, 04. November

▼ DiensTalk, unser virtuelles Treffen*

DEZEMBER

Sonntag, 07. Dezember

▼ SonnTalk, unser virtuelles Treffen*

TBD

Folgende Termine stehen noch nicht fest:

▼ Mitgliederversammlung 2024/2025

■ Schötz und St. Moritz

■ Int. Treffen vom CL7-Club in UK

*) Link siehe forum.caterhamcar.club

WEITERE TERMINE

Caterham Drift Experience

● caterham.de/drift-experience-am-nuerburgring/

2024 MOTORSPORT CALENDER

● caterhamcars.com/en/motorsport/championships

CST Trophy

■ www.cst-trophy.de/start/termine/

Seven-Treffen

■ www.lscd.de - Termine

Seven-Treffen

■ www.lsos.ch - Termine

Freies Fahren

■ www.seven-ig.de - Termine

Seven-Motorsport

■ www.smrc-eurocup.com/events

Caterham & Lotus Seven Club

■ <https://www.caterhamlotus7.club/events>

Oldtimer Trackdays

■ www.oldtimertrackdays.de

Sole manufacturers of Lotus & Caterham Seven chassis for over forty-five years

All chassis body unit repair & restoration is carried out using only correct specifications and production tooling. All forms of tubular and monocoque chassis component restoration by the specialists.

For further information contact:
 Bruce Robinson
 Arch Motor & Manufacturing Co. Ltd
 Redwongs Way, Huntingdon, Cambridgeshire PE29 7HD
 Tel: 01480 459661/2/3 Email: info@archmotor.co.uk

REDLINE COMPONENTS LIMITED

Official Lotus 7 and historic Caterham 7 parts supplier

- » Established in 1989
- » Many parts are held in stock for immediate dispatch
- » Items that we do not have can usually be sourced
- » Official Lotus Seven parts supplier
- » Hold a good stock of parts for cars from the early 1960's on
- » Caterham Seven parts can also be supplied
- » Please either email or call with your orders and enquiries – **also in German**

✉ sales@redlinecomponents.co.uk

☎ +44 1883 346515

🏠 www.redlinecomponents.co.uk

Hast Du noch weitere Veranstaltungen für Caterham und Lotus Seven ?
 Dann maile sie an info@CaterhamCar.Club

Alle Termine gelten nur als Hinweise.
 Für Änderungen oder Setzfehler keine Haftung.

